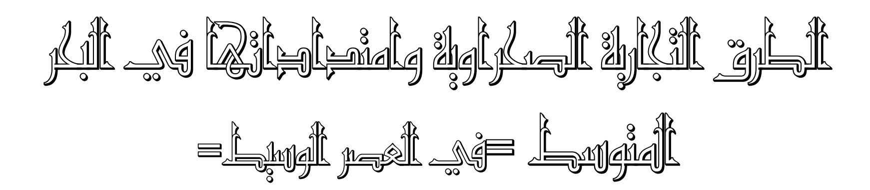


مجلّة الواحات للبحوث والدراسات
ردمد 7163- 1112 العدد 15 (2011) : 88 - 102
http://elwahat.univ-ghardaia.dz



الطاهر قدوري
المملكة المغربية

لم تكن الصحراء على مر تاريخها فيصلا بين جزءي القارة الإفريقية (شمالها وجنوبها) بل كانت على الدوام مجالا للوصل بين أطراف الصحراء والعالم المتوسطي، ولعل النقوش والكتابات التي وجدت في الصحراء الكبرى شاهد على هذا التوجه ولم تشكل على الإطلاق مجالا للفصل وغم ما يمكن أن يرتسم في ذهن المتتبع للبيئة الصحراوية من قسوة للمناخ المتمثل في تطرف درجات الحرارة والجفاف الشديد في بعض السنوات، مما يحيل الحياة فيها إلى ضرب من المستحيل.

ولاشك أن إنسان الصحراء بما جبل عليه من فطنة وأخلاق عالية قد تكيف مع هذا الواقع فكانت الصحراء جزءا منه لا يبرحها يعيش فيها الزمن اللامنتهي الذي لا توقف عجلته إلا لحظات يتصل من خلالها إنسان الصحراء بالعالم العلوي أثناء فترات الصلاة، فتنشأ تلك العلاقة الشاعرية بين إنسان الصحراء وكائناتها في تناغم ساحر لا يمكن أن يتحسسه إلا من عاش الصحراء في واقعه وخياله وقديما قيل الإنسان ابن بيئته يتكيف معها يؤثر فيها وتؤثر فيه ينسجم معها وتنسجم معه في نظام إيكولوجي متكامل الحلقات كان للإبل فيه دور محوري خاصة في قطع المسافات الطويلة بكميات ماء قليلة وبمواد تجارية غالية الثمن من مجاهل الصحراء الوسطى إلى إفريقيا الشمالية.

وإذا كان الأمر قد اختلف اليوم عن ما كان عليه سابقا فلا شك أن اكتشاف البترول والغاز قد غير معالم الصحراء بما أدخله من حداثة وتقنية لاستغلال هذه الثروات،وسأحاول في هذه الورقة البحث في أهم الطرق التجارية التي كانت تخترق الصحراء الكبرى في العصر الوسيط خاصة على عهد الدولتين المرابطية والموحدية وتحقيق تلك الصلات التجارية والثقافية بين أجزاء الصحراء وصولا إلى الشمال حيث تنطلق طرق أخرى في البحر المتوسط –بحر الروم– والتي لا يمكن إلا أن تكون استمرارا لتلك التي كانت تجوب الصحراء.

1– المسالك الصحراوية:

اعتبرت المسالك البحرية في الحوض الغربي من المتوسط، استمرارا لتلك التي كانت تربط بين بلاد المغرب وبلاد السودان، وذلك بالنظر إلى العلاقات التجارية التي كانت تربط بين بلاد المغرب وأوروبا وبين المغرب وبلاد السودان، فنشطت العديد من الخطوط التجارية البرية والبحرية. وقبل أن نتطرق إلى مختلف المسالك البحرية في الحوض الغربي من المتوسط، يجمل بنا أن نتعرف أهم المحاور التجارية التي كانت تربط بين بلاد المغرب وبلاد السودان.

حظيت الخطوط التجارية الصحراوية باهتمام متزايد من الباحثين([1]) الذين انطلقوا من المادة المصدرية التي وفرتها كتب المسالك والجغرافية التي خلفها الجغرافيون والرحالة المسلمون([2]) وعضدوها بأبحاث أركيولوجية، فأمكننا تشكيل صورة واضحة نسبيا عن هذه الطرق، وهذا بخلاف المسالك البحرية التي لا تتجاوز معلوماتنا عنها بعض الإشارات المقتضبة، ولا شك أن الأمر هنا تقني ليس إلا.

وتجدر الإشارة إلى أن الصلات بين الشمال الإفريقي ودول جنوب الصحراء لم تكن وليدة الدول المركزية التي قامت في بلاد المغرب عقب الفتح الإسلامي والتي سعت إلى تفعيل دورها التجاري بين بلاد السودان والدول الأوروبية، ولكن يمكن إرجاعها إلى عهود غابرة على الأقل في عهد الإمبراطورية الرومانية التي اشتهرت ببناء العديد من الطرق([3])، والتي كانت نفسها تتوغل في مجاهل الصحراء إلى بلاد السودان، وتولى الإشراف عليها وتنظيم التجارة عبرها قبائل الجرمانت التي كانت تضطلع بدرو الوساطة بين الشمال والجنوب([4]). ويرى أحد الباحثين([5]) أن هذه المسالك مرت بمرحلتين رئيسيتين، المرحلة الرومانية التي تميزت بترصيف هذه الطرق والمرحلة الثانية التي اتسمت بتوسعها واستعمال الجمل فسماها "الطرق الحوافرية"([6]).

إلا أن محاولة التتبع الدقيق لهذه المحاور التجارية كثيرا ما تصطدم باضطراب المادة التي تقدمها كتب المسالك والممالك مما يصعب معه الوقوف عن كثب عند التحولات التي كانت تطرأ عليها، ومما يزيد في تعقيد الأمور اندراس العديد من المدن والمحطات التجارية التي أشار إليها الجغرافيون خاصة البكري والتي كانت توجد على المحاور الرابطة بين الشمال والجنوب.

لكن مع كل هذا، نسجل كثرة المسالك التي كانت تربط بين بلاد المغرب وبلاد السودان والتي تنطلق من عدة مدن رئيسية مثل فاس وقلعة بني حماد، والقيروان وطرابلس لتنتهي إلى المراكز الرئيسية في مجاهل الصحراء كتوزر والمسيلة ووركلان وسجلماسة ودرعة وتغازى، وصولا بعد ذلك إلى المراكز التجارية كأوليل وأودغيست وغانا وكاو.

رغم تعدد هذه المحاور، فإن من الباحثين من حصرها في ثلاثة محاور رئيسية، بينما جعلها البعض الأخر في اثنين فقط([7]). وسوف لن نقف عند كل هذه المحاور وذلك رغبة منا في الاختصار، وسنقتصر على ذكر الطرق الرئيسية التي كانت تنتهي إلى المراكز التجارية الساحلية

كسبتة وهنين –تلمسان– وبجاية ومدن" الساحل التونسي"، وطرابلس.

1-1- المحور المساحل "للبحر المحيط –للمحيط الأطلنتي" والذي يتخذ من مدينة نول لمطة نقطة انطلاقته ثم يستمر مساحلا" للمحيط " إلى أن يصل ملاحة أوليل وقد نشط هذا المحور بفضل الإقبال الكبير الذي كان لمادة الملح والتي كانت مادة نافقة في بلاد السودان وتتم مقايضتها بالمنتوجات السودانية خاصة التبر والعبيد، وقد أثنى ابن حوقل على ازدهار هذه التجارة عبر هذا المحور([8]) الذي يتم قطعه في ظرف شهرين([9])، الأمر الذي دفع أحد الباحثين إلى تقدير المسافة بين أوليل ونول بحوالي **1600Km**([10]).

إلا أنه يلاحظ أن هذا المحور– بخلاف المحاور الواقعة إلى الشرق– تميز بقلة المراكز الحضرية الفاصلة بين محطاته، ولعل هذا الوضع كان يطرح عدة مشاكل من قبيل صعوبة التموين والتزود بالمواد الضرورية كالماء والزاد، لهذا كان التجار يعمدون إلى اتخاذ "قلات يحتفرونها فتفيض ماء عذبا"([11]) إلا أن المحاذاة للساحل الاطلنتي قد وفرت إمكانية السفر عبر هذا المحور، كالتعديل من حرارة الصحراء ووجود تشكيلات نباتية تؤمن حاجات التجار وتوفر الكلأ والاحتطاب([12]).

لكن السؤال الذي يطرح في هذا المستوى، كيف تعامل المرابطون مع هذا المحور؟ ونحن نطرح هذا السؤال نستحضر المجال الجغرافي الذي انطلق منه الملثمون الذين تكونت نواتهم الأولى على ضفاف نهر السينغال ودخلوا في حروب طويلة مع السودانيين، وقد شكلت مدينة أودغست قطب الرحى في هذا الصراع، ونعتقد أن تركيز المرابطين على هذه المدينة كان يعبر عن رغبتهم في حماية ظهرهم من جهة حتى يتفرغوا لمواصلة زحفهم نحو الشمال، ومن جهة أخرى فإنهم كانوا مدركين لأهمية هذا المحور باعتباره منفذا أساسيا نحو الصحراء والسيطرة على ملاحة أوليل وأودغست أحد أهم مراكز التجارة مع بلاد السودان.

1-2- محور سجلماسة تامدولت أودغست غانا: اعتبر هذا المحور من أنشط المحاور الرابطة بين المغرب الأقصى وبلاد السودان، ويكفي أن نذكر مدن سجلماسة وأودغست وغانا، فيتبين لنا الدور الكبير الذي كان لهذا المحور– بفضل نشاط هذه المدن وما ارتبطت بها من نشاط تجاري طيلة الفترة الوسيطية([13])، إلا أن القافلة قبل أن تصل إلى غانة كانت تمر بعدة محطات منها:

– تامدولت التي كانت محطة رئيسية في هذا المحور([14]) وقد اشتهرت بمعدن الفضة، وكانت القوافل تتجمع فيها لتستأنف رحلتها في اتجاه أودغست. ويرى أحد الباحثين([15]) أن الحملة الثانية لعقبة بن نافع ربما قد تكون قد سلكت الجزء الشمالي من هذا المحور معتمدا في ذلك على إشارة وردت عند أبن عذاري([16])، كما سلكته حملة حبيب بن أبي عبيدة سنة **116**هـ/

734م، وقد قام ابنه عبد الرحمن بحفر عدة آبار على طول هذا المحور([17]) وهو ما يحمل دلالة قوية حول ندرة الماء في الصحراء والذي كان العنصر الأساسي الذي تتزود به القافلة بالشكل الكافي.

وفي محاولة تعيين المحطات الرابطة بين تامدولت وأودغست، نتوفر على ثلاث دراسات كلها أوروبية حاولت تتبع نقط هذه الطريق معتمدة أساسا على ما ورد عنه البكري والمعاينة المكانية لهذه الطريق، وتعتبر دراسة دولاشبيل أقدمها فيرى الباحث أن هذه الطريق تنطلق من تامدلت ليمر عبر تندوف ثم الفارسية ثم عين بن تيلي فبئر أم كرين ثم أناجم وبير طالب فأجريف([18]).

أما "موني" فيحدد محطات هذا الطريق في تيندوف وبير أم كرين وأناجيم وتورين ووارن وإكلت أنمادي فأودغست([19])، في حين يرى "لوزار" أن القافلة قبل أن تصل إلى أودغست كانت تنطلق من سجلماسة ثم تصل إلى تامدولت بعد أن تقضي حوالي إحدى عشر يوما من المشي، ثم تصل بعد خمسة أيام إلى تيندوف ثم إلى **Ouanou Zemin** بعد أن تقطع ثلاثة وعشرين يوما ومنها إلى أودغست بعد أن تقطع مسافة ستة عشر أو سبعة عشر يوما([20]).

وهكذا فإذا كان "**J.M Lessard**" يقدم معلومات على جانب كبير من الأهمية حول المدة الزمنية التي يتطلبها قطع الطريق من سجلماسة مرورا بتامدولت ووصولا إلى أودغست، فإنه لا يفصل في المحطات التي تتوقف فيها القوافل السالكة لهذا المحور، وهذا بخلاف دراسة " **De la chapelle** " السالفة الذكر والتي حاولت التفصيل في المحطات التي توجد على طول هذا المحور، لكن مع تسجيلنا لاختلاف واضح في تسمية هذه المحطات([21]).

ومن أودغست فإن السير يستمر حتى يصل الركب إلى غانا، لكن ثمة ملاحظة أساسية، وهي أن البكري المصدر الأساسي حول هذا الطريق لا يتحدث عن الطريق الرابط بين سجلماسة وغانة، وإن كان قد أشار إلى أن ملح تغازى كان يحمل إلى غانا وهذه الإشارة جعلت "لوزار" يستخلص طريقا يربط سجلماسة بتغازى ثم غانا([22]).

بالإضافة إلى هذا المحور يمكن أن نذكر المحور الصحراوي الذي يمر عبر وادي درعة فيقطع الصحراء ليصل إلى بلاد السودان([23])، أما باقي المحاور التي كانت تربط الشمال الإفريقي بالسودان عبر الصحراء، فمن خلال ما أوردته كتب المسالك، فإنها تنطلق أساسا من القيروان ثم تتفرع بعد ذلك إلى عدة طرق تربط القيروان بالشمال ثم بعد ذلك تتفرع إلى عدة مسالك في اتجاه الصحراء فبلاد السودان([24]).

وبالجملة نرى كما ذهب إلى ذلك العديد من الباحثين أن الصحراء الكبرى لم تكن أبدا لتشكل عائقا أمام الاتصال بين بلاد المغرب وبلاد السودان، رغم الصعوبات التي كانت تصادف

الرحلة بين الشمال والجنوب، إلا أن منطق الربح والبحث عن أسواق جديدة كان دائما –ولا يزال– يذكي رغبة التجار لتوسيع تجارتهم وتلبية حاجات السكان ولعل في العمل "المؤسساتي" الذي أقدم عليه الإخوة المقري خير دليل على هذا التوجه([25]). ويبقى السؤال الذي يطرح على بساط البحث، ما مدى تحكم الدولتين المرابطية والموحدية في هذه المحاور الصحراوية؟

بخصوص الدولة المرابطية نعلم أن مجال انطلاقها كان هو صحراء لمتونة وأنها تمكنت من التحكم في محورين رئيسيين هما:

محور فاس، سجلماسة، غانة. ومحور سجلماسة أودغست، هذا فضلا عن المحور الساحلي الرابط بين نول ولمطة وأوليل. وقد أجمعت العديد من الدراسات أن المحور الغربي الذي كانت قاعدته سجلماسة أخذ يسترق الأضواء وأصبح يستجيب للتحولات الاقتصادية التي ظهرت في بلاد السودان وبلاد المغرب على حد سواء([26]).

وإذا كانت غانا المصدر الرئيسي لمادة الذهب المحمل في اتجاه المرابطين فإن أوليل وتغازى كانتا المركزين المحتكرين لتجارة الملح، فبعد الدور الكبير الذي كان لملاحة أوليل والتي ستعمل على تكثيف الحركة التجارية عبر المحور المساحل للمحيط الأطلسي، فإن ملاحة تغازى منذ 544هـ/ 1150م ستحل محل ملاحة أوليل، لكن مع ذلك ظلت هذه المدينة تابعة للمحور الرابط بين السودان والمغرب المرابطي، مما يعني تحكم المرابطين في مادتين أساسيتين هما الملح والذهب([27]).

ونظرا لكل هذا فإن الدولة المرابطية ستعمل على تنظيم هذه الطرق([28]) والتحكم فيها، فأضحت الطرق الغربية هي محور الحركة التجارية، مما يجعلنا نتساءل عن سبب هذا التحول، أيرجع فقط لقوة الدولة المرابطية التي سعت إلى ربط علاقات تجارية نشيطة مع دول البحر المتوسط خاصة الأندلس والمدن الإيطالية؟ أم أن الأمر تحكمت فيه ظروف أخرى؟

إلا أننا نعتقد أن الأحداث التي عاشتها بلاد المغرب عقب الانسحاب الفاطمي إلى مصر، وما طرأ على السياسة الزيرية من تغيرات وانشقاقات جعلتهم يراوحون في ولائهم بين تقديم الطاعة والولاء للعبديين وبين تقديمهم البيعة للعباسيين، وما رافق ذلك من تدفق للقبائل العربية وما أحدثته من قلاقل في بلاد إفريقية– جعلت سلطة بني زيري تنحصر في تونس والمهدية وبجاية، بينما انفلتت المناطق الداخلية من أيديهم والتي أصبحت تحت طائلة مراقبة القبائل العربية.

وكان طبيعيا أن يؤثر هذا الوضع سلبا على نشاط الطرق التجارية التي كانت حركتها تتلاءم مع الأمن والاستقرار، وكلما تدهورت الأوضاع الأمنية إلا وتعطلت الطرق أو ما عبر عنه الفقهاء "بفساد السابلة" وستزداد هذه الوضعية تعقيدا مع سيطرة النورماند الصقليين على المهدية، فأضحت إفريقية مقسمة بين ثلاث سلط: بنو زيري أصحاب السلطة الشرعية والقبائل العربية

المتغلبة على المناطق الداخلية والنورماند المسيطرين على الموانئ الإفريقية.([29])

ولعل هذه الظروف هي التي يمكن أن تفسر تحول الطرق التجارية في اتجاه الغرب ولن يعود التوازن إلى هذه المحاور إلا بعد أن تمكن الموحدون من السيطرة على بلاد المغرب، فأصبحوا يتحكمون في كل الطرق المنطلقة من الشمال الإفريقي في اتجاه بلاد السودان([30])، لكن مع استمرار فاس وسجلماسة اللتان كانتا تعملان على تغذية المدن المرفئية سبتة وهنين.

وإذا كانت هذه –باقتضاب شديد– أهم ما ميز المسالك التجارية البرية فبما تميزت المسالك البحرية؟

تعد الدراسات التي أنجزت حول المسالك البحرية في الحوض المتوسطي عامة والجزء الغربي منه خاصة –قليلة جدا– وذلك قياسا بالدراسات التي أنجزت حول المسالك البرية، فإذا كانت القوافل الصحراوية سواء تلك المتجهة إلى بلاد السودان انطلاقا من المحطات التجارية في بلاد المغرب أم تلك التي تنطلق من بلاد السودان نحو المغرب، تكاد تكون معروفة مسالكها ومعالمها، إما بفضل التجربة المكتسبة بتكرار المداومة على طرق بعينها أو بفضل الاستعانة بالأدلاء، إلا أن الأمر يختلف عند الحديث عن المسالك البحرية، حيث يصعب تحديد طرق بعينها اللهم إذا استثنينا تلك المسالك التي كانت تحاذي البر في إطار الإبحار الملازم للساحل، أما باقي الخطوط فإما أنها كانت تربط بين ميناءين متقابلين كما هو الشأن بالنسبة لتلك التي تحدث عنها البكري([31])، أو أنها كانت تربط بين ميناءين أو عدة موانئ بين ضفتي المتوسط، كما هو الشأن بالنسبة لموانئ إفريقية وبجاية والمدن الإيطالية، وهذه المسالك غالبا ما كانت تتخذ من الجزائر الشرقية وصقلية نقطة استراحة للتزود ثم تستأنف الرحلة من جديد، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الخطوط كانت حركتها غير منتظمة وتخضع بالأساس إلى مجموعة من الشروط منها ما هو اقتصادي ومنها ما هو طبيعي، فالرحلة البحرية كانت تتم في أوقات محددة مرتبطة بالظروف العامة للإبحار –هبوب الرياح– هدوء البحر– وهو ما يتلاءم والفصل المعتدل الذي تنشط فيه الملاحة، كما أنها –الرحلة البحرية– كانت مرتبطة بتوفر البضائع والمسافرين، فهذان العاملان أثرا بشكل كبير في مدى انتظام المسالك البحرية التي كانت تتغير تبعا للتغيرات الفجائية التي تطرأ على الأحوال الجوية ففي كثير من الأحيان كان الربان يضطر إلى تغيير مسار الرحلة أمام اشتداد الرياح وكثرة الأنواء أو السماع بوجود عدو يتهدده.

ورغم كل هذا سنحاول تحديد مجموعة من الخطوط البحرية التي كانت أكثر ارتيادا في الفترة الوسيطية([32]).

2–الطرق البحرية امتدادا للطرق البرية الصحراوية

2–1– الطريق الساحلي للضفة الجنوبية من المتوسط:

تتعدد نقط انطلاق هذا الخط، إما من إشبيلية التي كانت لها علاقات قوية بمدينة الإسكندرية([33]) أو من سبتة وجزيرة طريف([34]) أو مباشرة من ألميرية التي انطلق منها ابن رشيد السبتي([35]) أو من مالقة التي انطلق منها أبو بكر بن العربي المعافري([36])، ثم بعد ذلك تسير السفن محادية لسواحل بلاد المغرب إلى أن تصل إلى الإسكندرية ومنها تتابع رحلتها نحو سواحل بلاد الشام خاصة موانئ عكا وصور وصيدا([37]).

لقد اعتبر هذا الخط أنشط الخطوط البحرية في الحوض المتوسطي وقد كان مرتادا أساسا من قبل الحجاج –المسلمين– والنصارى– الذين كانت تتولى البحرية الإيطالية نقلهم إلى الديار المقدسة، ونظرا لهذه الأهمية، فإن العديد من الباحثين وقفوا عند هذا الخط محاولين تفسير سبب تفضيل الحجاج والتجار المغاربة لهذا الطريق البحري على الطريق البري الذي كان يربط بين بلاد المغرب ومصر([38])، وقد أرجعوا ذلك إلى ما عرفته إفريقية من اجتياح للقبائل العربية، فأضحى الطريق البري غير آمن مما دفع بالمسافرين القاصدين إلى مصر وما بعدها إلى ركوب البحر، وقد لاحظ أحد المهتمين بالمادة التي وفرتها وثائق الجنيزة أن النصف الثاني من القرن 5 هـ/11م شهد كثرة الوثائق التي تشير إلى شحن التجار لبضائعهم بحرا وذاك خوفا من أي أذى يمكن أن يسببه لهم الوجود العربي هنالك([39]).

لكن إذا أمكننا أن نساير طرح جواتياين مع نوع من التحفظ– فلماذا استمر استعمال الطريق البحري الرابط بين بلاد المغرب ومصر على عهد الدولة الموحدية التي تمكنت من إخضاع بلاد المغرب لسيطرتها، ومع ذلك لا نعدم إشارات توضح تفضيل استخدام الطريق البري على الطريق البحري، ولعل الأمر هنا يرجع بالأساس إلى عامل الوقت فالمدة الزمنية التي يتطلبها قطع الطريق البري أكثر من تلك التي يتطلبها قطع الطريق البحري، ولعل في حملة الأخماس التي قام بها الموحدون على عهد عبد المؤمن في اتجاه إفريقية وطرابلس خير دليل على هذا الأمر، إذ كانت حركة السفن أسرع من حركة الجيوش البرية، ومن هنا نرى أن عامل السرعة كان يفعل فعله في تفضيل طريق على آخر وذلك رغم الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الحجاج والتجار.

والسالك لهذا الخط كان عليه أن يتوقف بميناء الإسكندرية، ومنه فإما أن يستأنف سيره العادي نحو بلاد الشام([40])، أو أن يتوقف بالإسكندرية ليتوجه بعد ذلك إلى سواحل البحر الأحمر ومنها إلى جدة فالديار المقدسة([41]). كما أن السفن المارة عبرهذا الخط كثيرا ما كانت تفضل الرسو في جزيرة صقلية التي ينطلق منها خطان، أحدهما في اتجاه الإسكندرية والآخر في اتجاه ميناء عكا([42]).

إلا أنه، ومن خلال تتبعنا لرحلة ابن جبير يتضح قدر ما كان يعانيه الحجاج المغاربة من تعسفات رجال الديوانة في مصر([43])، ومن ثم فربما نشط الخط الرابط بين صقلية وعكا لهذا

السبب([44]).

وبالإضافة إلى هذا الخط –يشير أحد الباحثين إلى وجود خط بحري يربط الأندلس ببلاد الهند عبر مصر والبحر الأحمر، وقد سلك هذا الخط في أواخر ق **3**هـ/ **9**م من قبل أحد المحدثين رفقة جماعة من أهل الأندلس كانت متجهة نحو الهند([45]).

2-2- الخط البحري الرابط بين الجمهوريات الإيطالية والسواحل الجنوبية للمتوسط.

لا تقل أهمية هذا الخط عن الخط السالف الذكر، ولا نبالغ إذا قلنا إنه كان شريان الحياة الإقتصادية في الحوض الغربي من المتوسط، وذلك بالنظر لما تميزت به الجمهوريات الإيطالية خاصة كومونات جنوة وبيزا والبندقية من اتصال مستمر ببلاد المغرب عبر مجموعة من الخطوط البحرية منها:

خط ينطلق أساسا من إيطاليا ويصل إلى سواحل بلاد المغرب بطريقة عرضية بعد أن يتخذ من جزر البليار محطة أساسية له، وهذا الخط في كثير من جوانبه يمكن إدراجه ضمن عمليات الإبحار التي كانت تتم في أعالي البحار، إلا أن الرحلة الإيطالية لم تكن لتجرؤ على قطع هذا الطريق دون التوقف في الجزائر الشرقية إما مباشرة([46])، أو بعد أن تتوقف في السواحل الجنوبية لفرنسا خاصة مرسيليا ثم سواحل قطلانية خاصة برشلونة ثم تتجه بعد ذلك إلى ميورقة([47]). ومنها نحو سواحل بلاد المغرب وبصفة خاصة نحو بجاية التي كانت تقابل ميورقة([48])، وأما تلك التي كانت تتجه إلى سبتة فإنها كانت تعرج على الموانئ الشرقية للأندلس خاصة ميناء بلنسية ومن ثم نحو جبل الفتح لتتصل بعد ذلك إلى سبتة([49]).

وهناك طريق فضله تجار البندقية عن غيره حيث كانوا يتوجهون إلى الإسكندرية ثم بعد ذلك يستأنفون رحلتهم نحو موانئ المغرب([50])، وقد قامت صقلية في هذه الطريق بدور رئيسي باعتبارها محطة رئيسية تتوقف فيها السفن الإيطالية لتجدد زادها ثم تتوجه بعد ذلك إلى السواحل المغربية.

وبالإضافة إلى هذه الخطوط التي كانت تعرف حركة ملاحية كثيفة ورسمية في كثير من الأحيان، يمكن أن نذكر مجموعة أخرى من الخطوط البحرية التي يمكن أن نصطلح على تسميتها بالخطوط "الجهوية" والتي كانت تربط بين موانئ بعينها، ومن بين هذه الخطوط:

2-3- خط صقلية وموانئ إفريقية: حول هذا الخط نتوفر على إشارات عديدة تفيد قدم اتصال صقلية بسواحل إفريقية، ولعل عامل القرب يمكنه أن يفسر لنا هذه العلاقة بين إفريقية وصقلية، ويكفي أن ندلل على هذا باهتمام الدولة الاسلامية بهذه الجزيرة، إدراكا منها لأهميتها والدور الذي يمكن أن يؤديه المتحكم فيها من مراقبته للملاحة في الحوض الغربي من المتوسط، كما أن الدول النصرانية من جانبها قد أدركت أهمية صقلية في تموين الحملات الصليبية التي

كانت تستهدف المشرق الإسلامي([51]).

أما من الناحية التجارية فقد نشطت عدة موانئ في إفريقية مع جزيرة صقلية كما هو الشأن بالنسبة لتجار صقلية([52]) وسوسة([53]) وسفاقس([54]) وهذا النشاط التجاري المكثف قد يكون المسؤول عن تحريك أطماع النورماند للاستيلاء على موانئ إفريقية.

2-4- خط بجاية ميروقة: نشط هذا الخط بفعل العلاقات التي كانت تربط بين المدينتين، وقد ساعد تقابل المدينتين على تعديد الرحلات البحرية بينهما والتي ستتضاعف بفعل استقرار بني غانية في جزر البليار والذين سعوا إلى توطيد علاقتهم بتجار المدينة، فكان الميورقيون يصرفون في بجاية بضائعهم ويتزودون بمنتجات المدينة خاصة العبيد([55]) .

2-5- خط جزائر بني مزغنة ميورقة: استعمل هذا الخط الناصر الموحدي إبان تحرك أساطيله في اتجاه الجزائر الشرقية في إطار صراعه مع بني غانية وذلك حسب رواية ابن أبي زرع التي تخالف ما أورده الحميري الذي ذكر أن الحملة انطلقت من سبتة نحو دانية فميورقة([56]).

2-6- الخط العسكري: يضم هذا المحور خطين رئيسيين أحدهما ينطلق من قصر المجاز (القصر الصغير) إلى طريف والآخر ينطلق من سبتة إلى الجزيرة الخضراء، وكانت الصفة الغالبة على هذا الخط هي المهمة العسكرية، سواء على عهد المرابطين أم على عهد الموحدين.

فالمرابطون لما رغبوا في تلبية داعي الجهاد في الأندلس، عملوا على تنظيم جواز أجنادهم عبر محور سبتة الجزيرة الخضراء، وهذا المحور نفسه استمر نشاطه مع الموحدين الذين أضافوا إليه محور قصر المجاز– جزيرة طريف، والذي سيعرف أقصى نشاطه على عهد المنصور والناصر الموحديين([57]).

ويجب التنبيه إلى أن استعمال أي محور من هذا الخط كان له مايسوغه، إذ كانت الملاحة تعتمد الإبحار عبر ميناءين متقابلين، فالسالك لمحور سبتة– الجزيرة الخضراء كان عليه أن يتوقف بجبل طارق (جبل الفتح خلال المرحلة الموحدية)، والمسافة بين هاتين النقطتين (سبتة– الجزيرة الخضراء) قدرها الإدريسي بثمانية عشر ميلا([58])، أماالمسافة الفاصلة بين الميناءين المتقابلين قصر المجاز و جزيرة طريف فقد قدرها الإدرسي بإثني عشر ميلا.([59])

2-7- خط سواحل الريف، جنوب شرق الأندلس، يبرز في هذا الخط ميناء المزمة الذي ارتبط بعدة موانئ أندلسية أهمها الخط الذي يربطه بمالقة ويستغرق "مجرى يوم بالريح الطيبة المعتدلة"([60]).

2-8- الخط الأطلنتي: بالإضافة إلى الخطوط البحرية التي نشطت في البحر الأبيض المتوسط فإننا لا نعدم إشارات تفيد وجود خطوط ملاحية تنطلق من موانئ المغرب الأقصى (بلاد السوس) على الساحل الأطلنتي لترتبط أساسا بموانئ شرق الأندلس، إلا أن هذه الخطوط كانت

قليلة وتعتمد على عمليات الإبحار الساحلي (المساحلة)، فالسفن خلال الفترة الوسيطية لم تكن مجهزة بالشكل الذي يسمح لها بتنظيم رحلات طويلة في" المحيط الاطلنتي" الذي ارتبط عند الجغرافيين بعدة أوصاف مثل بحر الظلمات والبحر المحيط([61]) والتي تفيد مدى الرعب الذي كان يقذفه هذا البحر في نفوس من يحاول اقتحام أهواله([62]).

لكن رغم كل هذا، فقد أثبت العديد من الدارسين قدم الملاحة "بالساحل المحيطي"، معتمدين على المعلومات التي خلفها "هيرودوت" حول رحلة حانون وذلك عندما أشار إلى عدة مواقع على الساحل الغربي لإفريقيا وما تزخر به من معطيات طبيعية وبشرية وحيوانية وقد تم تأكيد العديد من هذه المعلومات في رحلة المؤرخ الإغريقي بوليبوس « **Polybius** ». ومن هذه المعلومات انطلق أحد الباحثين([63]) ليؤكد وجود صلات بحرية بين الشمال الإفريقي وبلاد السودان عبر "المحيط الأطلسي" ويرد بذلك على "موني" الذي ينفي أن تكون سفن هذه المرحلة قادرة على مجابهة قوة التيارات وصعوبات الإبحار في "المحيط الأطلسي".([64])

ويورد أحد الباحثين([65]) العديد من الرحلات التي يزعم أصحابها أنهم قاموا بها بعيدا عن ساحل ليكسوس إلا أنه يذيل معلوماته هذه بشهادة "سترابون" الذي يعتبر– كل ما حكي عن" المحيط الأطلسي" فيما قبل الميلاد هو من قبيل الأسطورة.

إلا أن معلوماتنا عن الساحل الأطلنتي أخذت تتضح تدريجيا مع كتابات الجغرافيين المغاربة كالبكري والإدريسي وابن عبد ربه الحفيد، ومن خلال ما أورده البكري فإن الملاحة في الساحل الأطلنتي كانت تتوقف عند أصيلا([66]). أما في عهد الدولة الموحدية التي كانت تراقب رقعة مجالية واسعة فإن الملاحة في "المحيط الأطلسي" تجاوزت مدينة أصيلا وكانت تصل إلى نول لمطة([67])، ونعتقد أن نشاط الخط التجاري المساحل للمحيط والرابط بين نول وأوليل قد يكون شجع التجار على ركوب البحر المحيط منذ عهد المرابطين على الأقل، وذلك لما كانت تعرفه منطقة السوس الأدنى من ازدهار على المستوى الفلاحي وانفتاح على منتوجات بلاد السودان([68]).

وانطلاقا من هذا الخط الأطلنتي فإن مدينة سلا كانت تتصل بإشبيلية بواسطة خط مباشر استعمله أبو يعقوب يوسف لما توصل بخبر وفاة والده عبد المؤمن([69])، وكانت المدة الفاصلة بين المدينتين قد استغرقت يوما وليلة واحدة وهي نفسها المدة الفاصلة بين سلا وسبتة([70]).

وهكذا، وبعد استعراضنا لأهم المحاور التجارية الصحراوية والمحاور البحرية يمكن أن نخلص إلى نتيجة أساسية مفادها أن المحاور الصحراوية كانت امتدادا للمحاور البحرية، فالمحاور المارة بالمغرب كانت تنتهي إلى مدينة فاس ومنها إما إلى سبتة أو إلى تلمسان وميناءها هنين لتنطلق بعد ذلك المحاور البحرية إما في اتجاه الأندلس أو في اتجاه الجزائر الشرقية وإيطاليا ، ثم

من بجاية نحو ميورقة وإيطاليا، أما الخطوط الصحراوية التي كانت تنتهي إلى موانئ إفريقية فإنها كانت تتجه إما نحو صقلية أو نحو المشرق العربي، خاصة ميناء الإسكندرية.

الهوامش:

1- لمزيد من المعلومات حول الطرق التجارية الصحراوية يرجع ل:

-R. Mauny , Tableau géographique de l'ouest Africain au Moyen age d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie, Amsterdam 1967, p 426 et ce qui suit, J.Devisse , « Route de commerce et Echange en Afrique Occidentale en relations avec la Méditerranée » in R .H. E. S année 1972, pp 43-73, J Heers , « Le Sahara et le commerce méditerranée à la fin du moyen age », in A.I.E.O, Tome XVI , Année 1958 Alger , pp 247 –255, C. Vanker , « Géographie Economique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du Ix siècle au milieu du XII siècle », in A.E.S.C , 28ème année N° 3 mai, juin 1973, pp 659-679.,

J. M. Lessard , « Sijilmassa la ville et ses relations commerciales au XI ème siècle d'après ELBAKRI, in Hes. Ta, Vol X fax 1-2 –1969, p 27 et ce qui suit, M. Delafousse ,les Relation du Maroc avec le soudan a travers les âges », in Hes. Vol 4, 1924, pp 153-174.

الناني ولد الحسين، صحراء الملثمين وعلاقاتها بشمال وغرب إفريقيا من منتصف ق 2هـ 8 م إلى نهاية ق 5 هـ/11م رسالة دكتوراه مرقونة، كلية الآداب الرباط، الجزء 2، ص: 386 وما بعدها، حسن حافظي علوي، سجلماسة وإقليمها في ق 8هـ/14م، مطبوعات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، ط1، 19897، ص: 346 وما بعدها.

2- ابن حوقل، والإدريسي وابن عبد ربه الحفيد.

3- حول الطرق الرومانية في الشمال الإفريقي يرجع ل:

R. Chevalier , Les voies Romains, Librairie Armand colin Paris, 1972 p 167 et ce qui suit.

بيير سلامة، الصحراء في التاريخ القديم، ضمن تاريخ إفريقيا العام، اليونسكو- تورنيو 1985، المجلد 2، ص: 528 وما بعدها وهاشم القاسي، م. س، ص: 364 وما بعدها

4- القاسمي مولاي هاشم،مجتمع المغرب الأقصىفي منتصف القرن 4هـ،الدار البيضاء 1995.

5- القاسمي، م. س، :ص 365، وص: 371.

6- القاسمي، م. س، :ص 365، وص: 371.

7- مولاي هشام القاسمي، انتهى إلى تحديد ثلاثة طرق هي:

1- طريق عبر وبرقة وطرابلس في اتجاه زويلة (واحات فزان).

2- طريق القيروان عبر توز "وغدامس ووركلة ويلتقي بطريق تاهرت، متجها نحو كاو.

3- طريق سجلماسة (المحور لالغربي) م س، ص: 387.

ويحصرها **R. Mauny** في محورين اثنين شرقي وغربي وكل واحد منها يتفرع إلى عدة فروع **Op cit, p 426 et ce qui suit** وبالمقابل فإن **Devisse** حاول تتبع هذه الطرق من خلال استغلال مناجم الملح والذهب وحدد طريقين شرقي ينطلق أساسا من طرابلس ومحور غربي ينطلق عادة من سجلماسة **Op cit, p 1/56**.

8- ابن حوقل، صورة الأرض،ب يروت 1979، ص :91.

[9]- البكري أبو عبيد الله، المغرب في بلاد إفريقيا والمغرب، جزء من المسال، تقديم وتحقيق، M.G.DESLANE دون تاريخ، ص: 172.

[10] – **R Mauny, op cit, p 428**

[11]- البكري، م. س، ص: 172.

[12]- ولد الحسين، م. س، ص: 410.

[13]– **25.JM. Lessard, Sijilmassa.., Art .cit,p**

[14]- البكري، م. س،: ص156. **J.M Lessard, op cit, p26.**

[15]- ولد الحسين، م. س، ص: 413.

[16]- ابن عذاري المراكشي،البيان المغرب..، ج 1، تحقيق جورج كولان وليفي بروفنصال، ط2. بيروت 1980 ص: 27-28.

[17]- البكري، م. سن ص: 156-157.

[18]– **F. De La chapelle, Esquisse, art cit , p10.**

[19]– **Tableau géographique , op cit p 428.**

[20]- مجموع أيام الرحلة من سجلماسة إلى أودغست تصل إلى حوالي خمسين يوما من المشي
J.M Lessard Sijilmassa, op cit, p 27.

[21]- حول مختلف المحطات الموجودة على طول هذا الخط يرجع للبكري، م. س، ص: 156-157.

[22]– **J.M. Lessard , op.cit, p 27.**

[23]- يرجع ل:

J.M Lessard, op cit p 27, R. Mauny, Tableau , op cit, p 428-429

ولد الحسين م س، ص: 418 وما بعدها.

[24]- من هذه المحاور يمكن أن نذكر:

-محور وركلة توات تغازى ولاتة ومحور تادمكة وركلة غدامس ومحور طرابلس غدامس توات تغازى تمبوكتو ومحور القيروان أودغس حسب البكري وعدد مراحله تصل إلى 110 مرحلة لكن دون أن يذكر أسماءها محطاتها، ص 159، يرجع ل

R, Mauny, Tableau, op cit, pp 433-434 et Devisse, art. cit, p 55.

[25]- سنرجئ الحديث عن هذه النقطة إلى حين.

[26]– **Devisse, art. cit p55**.

[27]– **Devisse, art. cit, 56.**

[28]- مولاي هاشم ، م. س، ص: 372.

[29]- عبد الله العروي، مجمل تاريخ المغرب،ط1. بيروت 1994، ص: 156.

[30]– **Devisse, art, cit p 72.**

[31]- البكري، م. س، ص: 81 وما بعدها.

[32]- اهتم نعيم زكي فهمي بالبحث في الطرق التجارية الرابطة بين الشرق والغرب في الفترة الوسيطة وعقد للطرق البحرية جزءا من دراسته إلا أنه لم يخص بلاد المغرب بأي حديث عن الطرق البرية. كما أنه

لا يتعرض لموانئ المغرب ولا للطرق البحرية المعروفة التي كانت تربط بين بلاد المغرب وأوروبا والأندلس: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، القاهرة **1973**، ص:**117** وما بعدها.

[33]– **Ch. Picard, L'Océan atlantique musulman de l'aconquete arabe à l'époque Almohad, Paris1999, p. 408.**

[34]– ابن جبير، رحلة ابن جبير ،مقدمة مصطفى زيادة.دون تاريخ، ص: **41**.

[35]– ابن رشيد السبتي،رحلة ابن رشيد السبتي،تحقيق أحمد حدادي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا كلية الآداب فاس، السفر**2**، ص: **230**.

[36]– أبو بكر بن عبد الدين العربي المعافري الاشبيلي، قانون التأويل، تح ،محمد السليماني ط**2**، دار الغرب الإسلامي، – **1990** بيروت، ص: **79** وحول المحطات التي كانت تشكل هـ هذا المحور حسب ابن العربي "فكان أول بلدة دخلت مالقة...ثم طفرت من أغرناطة..إلى ألميرية وركبت البحر..فارفأنا إلى بجاية...ثم خرجت عنها... فلقيت بيونة...ودخلنا تونس...ثم دخلت سوسة والمهدية...فلما حان وقت إقلاع المراكب في البحر إلى ديار الحجاز، اعتزمنا فركبنا..وانتهينا بعد خطب طويل إلى بيوت بني كعب من سليم..وسرنا حتى انتهينا إلى ديار مصر...ثم رحلنا عن ديار مصر إلى الشام...فدخلنا الأرض المقدسة وبلغنا المسجد الأقصى...ودخلنا البحر في الحين إلى عكا وأنجدنا إلى طبرية وحوران وصمدنا دمشق...ثم خرجنا إلى العراق..حتى بلغنا بغداد.." ص: **79**–**109**.

[37]– حسين مؤنس، أطلس تاريخ الاسلام، القاهرة دون تاريخ، ص: **296**.

[38]– مولاي هاشم ، م. س، ص: **379**–**380**

[39]– جواتياين، دراسات في تاريخ الإسلام والنظم الإسلامية،تحقيق عطية القوصي،ط**1** الكويت **1980**م. س، ص: **244** .عز الدين أحمد موسى، النشاط الاقتصادي في الغرب الاسلامي خلال ق**6**هـ، دار الشروق **1983**، ص: **321**.

[40]– نموذج رحلة ابن العربي، قانون..، م. س، ص:**79**–**100**.

[41]– رحلة ابن جبير، م. س، ص: **56**–**57**.

[42]– أحمد عز الدين موسى، النشاط..، م. س، ص: **321**–**322**.

[43]– ابن جبير، م. س، ص: **43**.

[44]– عز الدين أحمد موسى، م. س، ص: **321**.

[45]– مولاي هاشم ، م. س، ج**1**، ص: **381**.

[46]– مصطفى نشاط، جنوة وبلاد المغرب،رسالة دكتوراه كلية الآداب وجدة، ص: **208**–**209**.

[47]– نعيم زكي فهي، م. س، ص: **184**، مصطفى نشاط، م. س، ص: **208**.

[48]– فهذه الوضعية الجغرافية مكنت بني غانية من ربط علاقات قوية مع بجاية.

[49]– زكي فهمي، م. س، ص: **182**،مصطفى نشاط، م. س،ص: **209**

[50]– زكي فهمي، نفسه، ص: **179**.

[51]– حول علاقة المرابطين والموحدين بالنورماند يرجع للصفحات الأتية من هذه الدراسة ص:**209**.**208**و**220**.**225**.

[52]– البكري، م. س، ص: **10**.

[53]– نفسه، ص: **36**.

[54]– البكري،م.س، ص: **20**.

[55]– الغبريني، عنوان...، ، ترجمة رقم **4**، ص: **46**.

[56]– ابن أبي زرع الفاسي، كتاب القرطاس..، دار المنصور للطباعة والنشر، الرباط **1972**، ص:**232**.

[57]– ابن عذاري، البيان.. قسم الموحدين، تحقيق جماعة،دار الغرب الإسلامي، بيروت **1985**، ص: **204**.

[58]– الإدريسي، م. س، ص: **181**.

[59]– نفسه.

[60]– الإدريسي، م. سن ص: **581**، البكري، م. س، ص: **97**. ابن عذاري، م.س، ج **1**ص:**175**.

[61]– أفلاطون يسمي هذ البحر المحيط نسبة للملك أطلس والذي كان آسمه يطلق كذلك على جزيرة **Atlantide** وهناك من يرى أن الرعايا الأطلسيين وجبل أطلس المرتفع ينتسبان للملك أطلس ملك هذه البلاد، وبالإضافة إلى هذا فإن المحيط الأطلسي كان يسمى تارة بالبحر الكبير أو البحر الخارجي أو بحر الظلمات "**La mer des ténèbres**" هذه التسميات مأخوذة عن محمد مجذوب، البحر في المغرب القديم.. مقال سابق، ص: **147–148**

[62]– الإدريسي، م. س، ص: **179**.

[63]– ب .سلامة، م. س، ج**2**، ص: **528**.

[64]– R. Mauny," La navigation sur les côtes des Sahara pendant l'antiquité", in R.E.A, N° 1-2, 1955, p 99

[65]– محمد مجدوب، م. س، ص: **156–157**.

[66]– البكري، م. س، ص:**86–87–113–153–154**.

[67]– ابن عبد ربه الحفيد، كتاب الاستبصار، تحقيق سعد زغلول عبد الحميد،الدار البيضاء.**1985**

[68]– ابن الزيات التادلي، التشوف لرجال التصوف، تحقيق أحمد التوزفيق، الرباط **1984**. م. س، ص: **189** و **196**.

[69]– القرطاس، م. س، ص: **209**.

[70]– Ch Picard, L'Océan.. , p 419.